

Faits saillants

Ce rapport dresse un instantané des récentes habitudes dans les déplacements sur le territoire de la Ville d'Ottawa; il met en lumière l'information essentielle reproduite dans le Rapport sur les tendances de l'évolution des transports, publié sur la plateforme Participons Ottawa. Ce rapport donne aussi une vue d'ensemble de l'évolution des déplacements à Ottawa dans la dernière décennie. L'analyse s'inspire essentiellement de l'Enquête sur les déplacements (origine-destination) auprès des ménages; la dernière enquête s'est déroulée à l'automne 2022, dans la foulée de la pandémie de COVID-19.

Ce rapport est une pièce justificative de la Mise à jour du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa. La Mise à jour du PDT reprendra les données de l'Enquête origine-destination; elle tiendra également compte de l'évolution des déplacements depuis que ce sondage a été mené en 2022, ainsi que des changements projetés, puisque les habitudes de ceux et celles qui se déplacent continuent d'évoluer.

L'Enquête origine-destination

L'Enquête sur les déplacements (origine-destination) auprès des ménages constitue une étude complète des déplacements des ménages dans la région de la capitale du Canada; elle permet de recueillir l'information sur les déplacements journaliers des résidents, dont les points d'origine et de destination, les modes de déplacement et les raisons pour lesquelles on se déplace. Dans cette enquête, on pose aux participants des questions sur les déplacements effectués la veille par chacun des membres de leur ménage de 5 ans ou plus. Cette enquête permet aussi de recueillir des données sur les caractéristiques des ménages et de leurs membres, par exemple le type d'habitation et la propriété des véhicules.

La plus récente Enquête origine-destination, qui s'est déroulée à l'automne 2022, a permis de réunir les données sur les déplacements de 69 501 personnes dans 31 818 ménages, en captant 162 243 déplacements. Dans l'ensemble, l'enquête a porté sur un échantillon

aléatoire de 5 % des ménages dans chaque partie de la région (dont le secteur urbain, le secteur de banlieue et le secteur rural). Les précédentes enquêtes origine-destination ont eu lieu en 2011, 2005 et 1995.

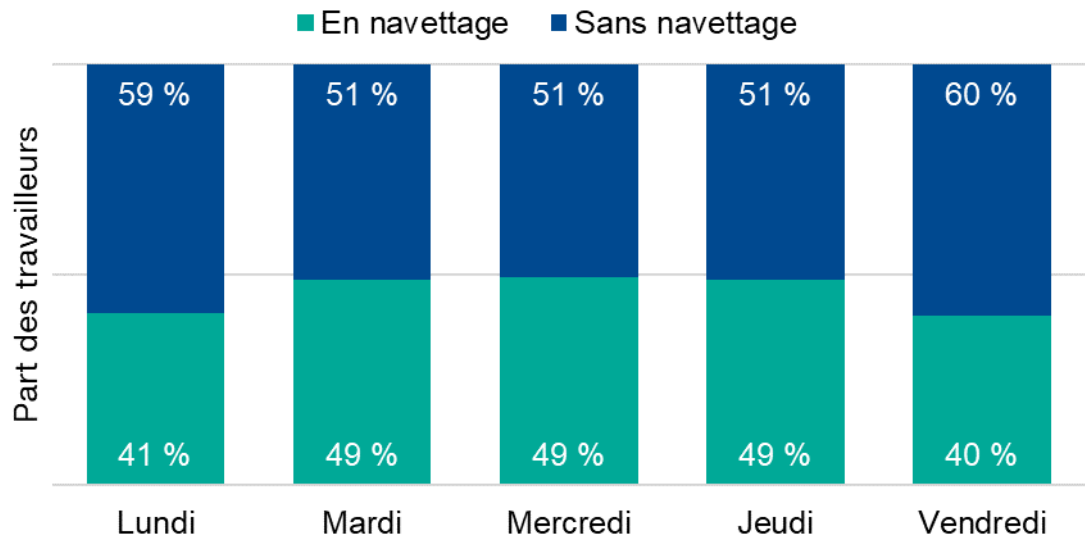
L'évolution des habitudes de ceux et celles qui se déplacent

Entre l'Enquête origine-destination 2011 et celle de 2022, Ottawa a beaucoup changé, notamment en raison de la pandémie, de la construction de l'O-Train et des investissements considérables consacrés aux infrastructures piétonnables et cyclables. Les résultats de ces enquêtes font état de changements significatifs dans les habitudes adoptées dans les déplacements.

Accroissement du télétravail

La pandémie de COVID-19 a considérablement bouleversé les déplacements, en donnant lieu à de nombreuses incidences qui s'inscriront probablement dans la durée. En particulier, on a constaté une hausse spectaculaire du télétravail. À l'automne 2022, 19 % des travailleurs d'Ottawa exerçaient toujours leurs activités professionnelles à plein temps à la maison; en outre, 35 % avaient des formules de travail hybride et se déplaçaient en navettage à raison d'une moyenne de 1,6 jour par semaine. On a constaté que l'activité de navettage liée aux formules de travail hybride se concentrait dans le milieu de la semaine, comme l'indique la pièce 1.

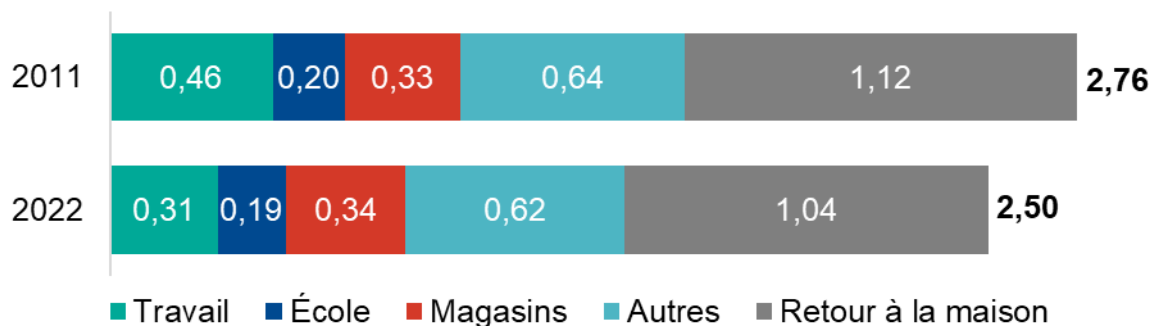
Pièce 1 : Activité de navettage des travailleurs selon le jour de la semaine (2022)



Des déplacements moins nombreux, plus courts et à caractère plus local

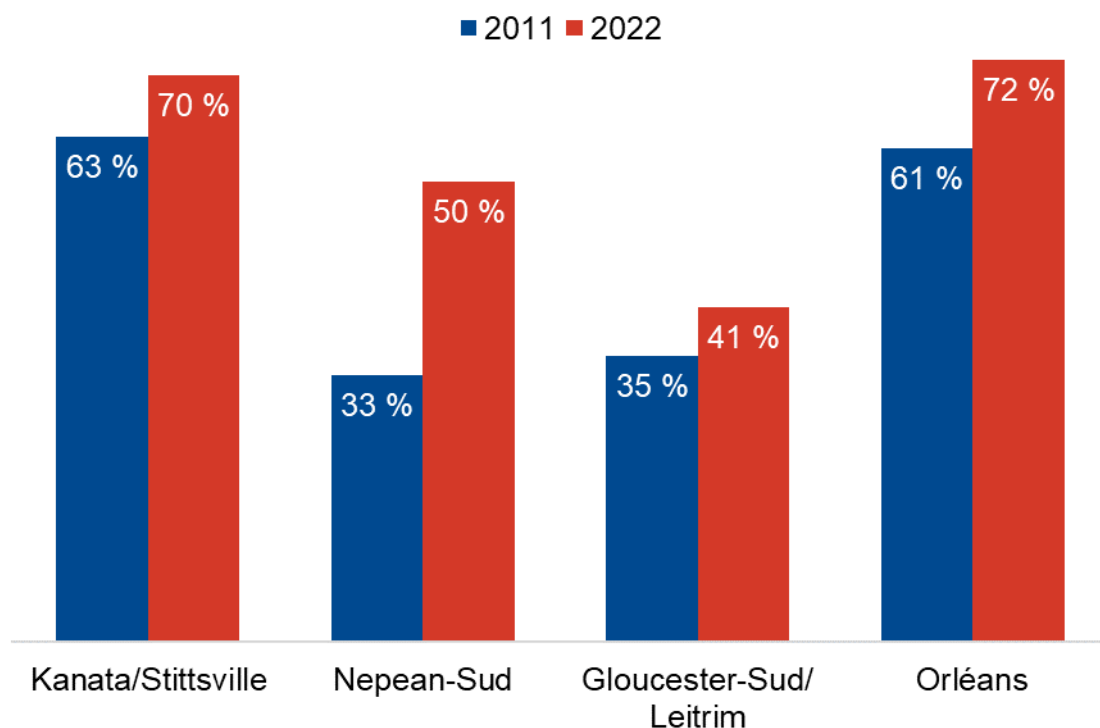
En raison de l'accroissement du télétravail, le nombre de déplacements journaliers par personne a diminué pour passer de 2,76 à 2,50 entre 2011 et 2022, comme l'indique la pièce 2. Dans l'ensemble, le nombre total de déplacements journaliers dont le point d'origine ou de destination est Ottawa a reculé de 0,7 % au cours de cette période, malgré l'importante croissance de la population. Il s'agit d'une nette dérogation par rapport à la tendance statistique des déplacements, qui augmentent en fonction de la population.

Pièce 2 : Taux de déplacements journaliers d'après leur raison d'être par habitant (2011-2022)



En 2022, les déplacements ont été écourtés : la distance moyenne parcourue a baissé pour passer de 4,4 à 3,4 kilomètres. Cette tendance s'explique par la réduction des déplacements professionnels, qui ont tendance à être plus longs que les déplacements effectués pour d'autres raisons. Les déplacements ont aussi été plus localisés, comme l'indique la pièce 3. En particulier, on a relevé une hausse considérable des « déplacements internes » qui ont leurs points de départ et de destination dans la même collectivité. Cette affirmation se vérifie en particulier dans les collectivités de banlieue d'Orléans, de Kanata-Stittsville et de Nepean-Sud (Barrhaven), ce qui indique que ces collectivités deviennent plus « complètes » grâce à un ensemble d'aménagements résidentiels, commerciaux et autres.

Pièce 3 : Pourcentage des déplacements dont les points d'origine et de destination correspondent au même secteur

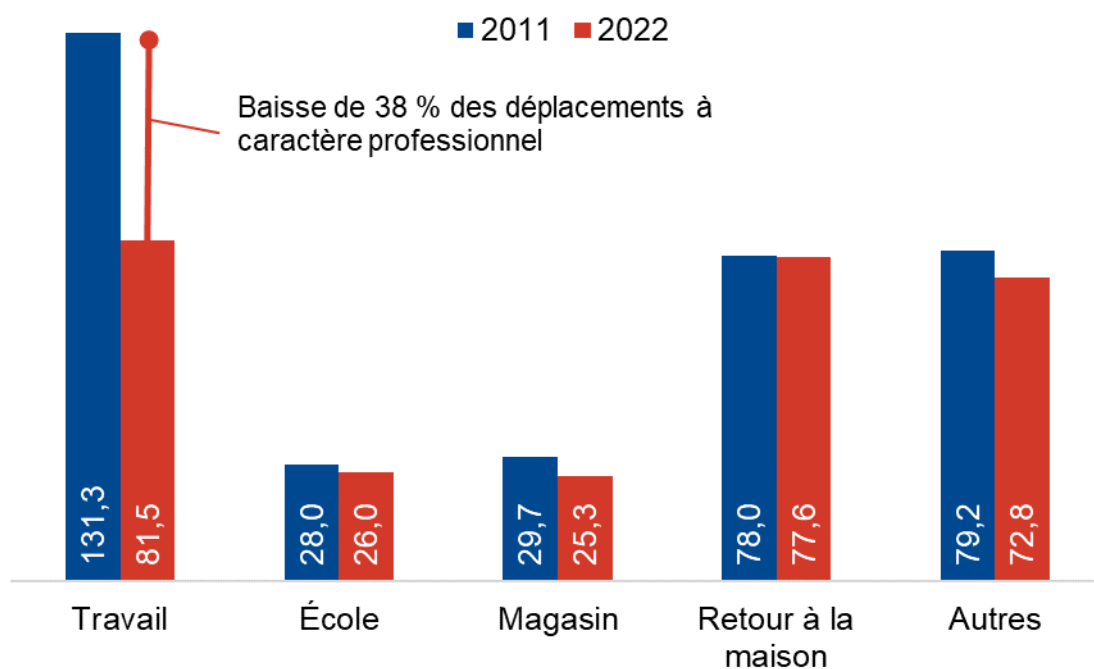


Baisse du nombre de déplacements à destination du centre-ville

Par rapport à 2011, les déplacements journaliers à destination du cœur du centre-ville ont spectaculairement baissé en raison de la diminution des

déplacements à caractère professionnel, alors que les déplacements effectués pour d'autres raisons sont restés relativement stables (pièce 4). Dans l'ensemble, les déplacements journaliers en navettage à destination du cœur du centre-ville au départ de Kanata-Stittsville, d'Orléans, de Gloucester-Sud/Leitrim ou de Nepean-Sud (Barrhaven) ont baissé de plus de 51 % entre 2011 et 2022. Dans le même temps, les déplacements journaliers en navettage dans les transports en commun à partir de ces secteurs ont régressé de presque 70 %.

Pièce 4 : Déplacements journaliers à destination du centre-ville selon la raison d'être (en milliers, 2011-2022)



Plus de déplacements à pied et à vélo et moins dans les transports en commun

La part modale désigne la proportion des déplacements effectués grâce à un mode de déplacement en particulier, par exemple à pied, à vélo, en voiture et dans les transports en commun. La part modale est un indicateur important pour connaître l'évolution des comportements des résidents dans leurs déplacements au fil des ans. De 2011 à 2022, la part modale du transport actif (déplacements à pied et à vélo) a considérablement

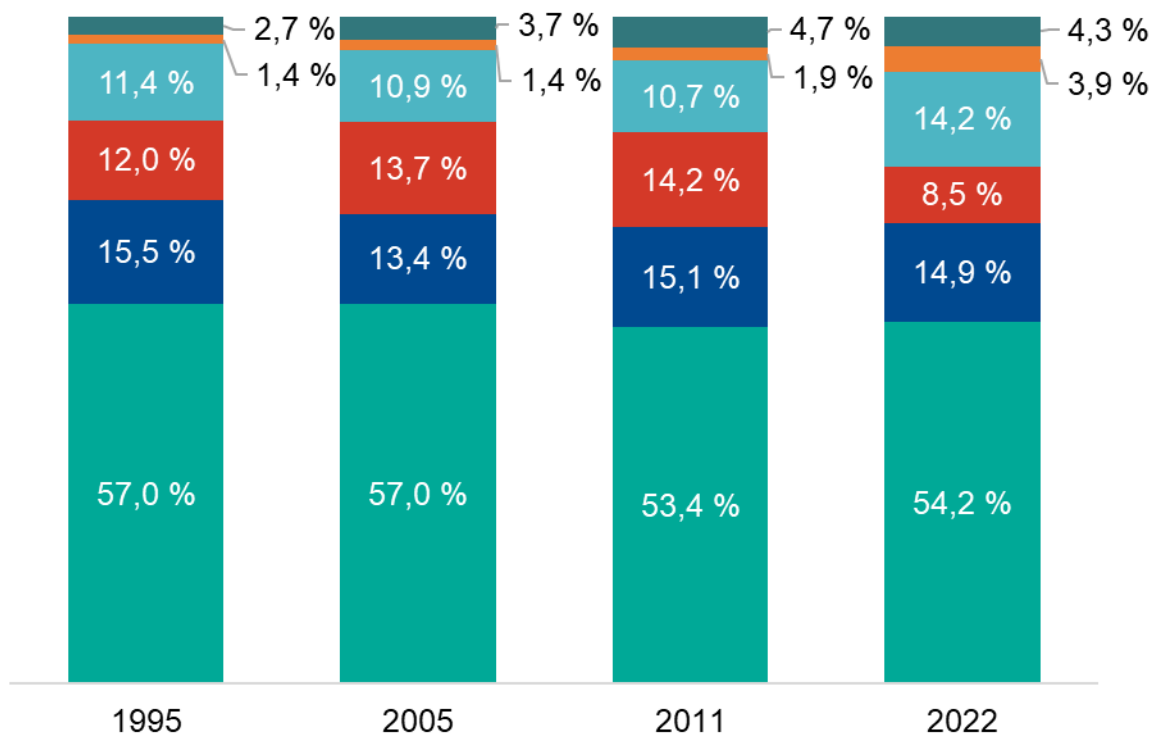
augmenté. Cette augmentation compense largement la baisse de la part modale des transports en commun :

- La part modale des déplacements à pied a augmenté pour passer de 10,7 % à 14,2 %.
- La part modale des déplacements à vélo a plus que doublé, pour se hisser de 1,9 % à 3,9 %.
- La part modale des transports en commun a baissé pour passer de 14,2 % à 8,5 %.
- La part modale des déplacements en automobile (conducteur) a légèrement augmenté pour passer de 53,4 % à 54,2 %, alors que la part modale des déplacements en automobile (passager) est restée stable, à 15 %.

La pièce 5 illustre dans les détails l'évolution, au fil des ans, des parts modales dans les déplacements journaliers.

Pièce 5 : Évolution temporelle des parts modales journalières (1995-2022)

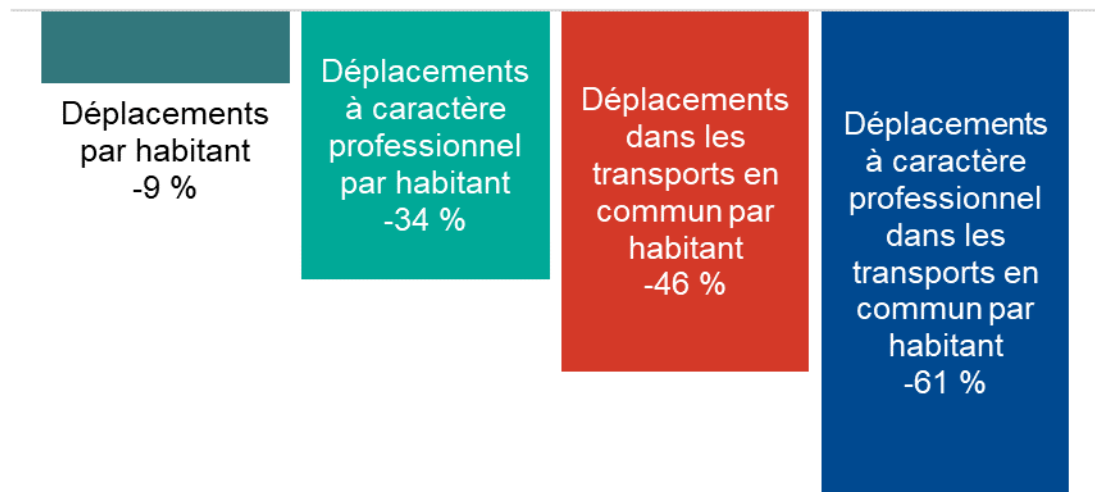
■ Conducteur automobile ■ Passager d'une voiture ■ Transports en commun
 ■ Déplacements à pied ■ Déplacements à vélo ■ Autres déplacements



La baisse de la part modale des transports en commun cadre avec les tendances observées dans l'achalandage des transports en commun après la pandémie; en date de décembre 2023, l'achalandage des transports en commun dans l'ensemble du réseau continuait de reprendre du mieux et a rebondi pour s'inscrire à environ 75 % de ce qu'il était avant la pandémie.

Les résultats de l'Enquête origine-destination indiquent que les transports en commun ont été démesurément pénalisés par l'évolution des habitudes dans les déplacements (pièce 6). Plusieurs types de déplacements dont la part modale des transports en commun était élevée n'ont plus lieu; il en va de même dans tous les autres modes de déplacement (par exemple les déplacements à caractère professionnel pour se rendre au centre-ville). En outre, la part modale des transports en commun a baissé pour les autres déplacements, ce qui pourrait s'expliquer en partie par les formules de travail hybride. Il est moins probable que les travailleurs hybrides qui ne font du navettage qu'à raison de quelques jours par semaine achètent des laissez-passer mensuels pour les transports en commun. Puisque les déplacements à caractère professionnel sont infréquents et parce qu'ils n'ont pas de laissez-passer de transport en commun, il est plus probable que les usagers décident de prendre la voiture pour se rendre au travail, même s'ils doivent payer des frais de stationnement élevés ou tolérer la congestion automobile. D'après le Sondage sur l'opinion des navetteurs 2023 (sondage distinct qui vient étayer l'Enquête origine-destination), 73 % des navetteurs qui ont déserté les transports en commun dans la foulée de la pandémie se déplacent désormais en voiture, alors que 8 % à 9 % encore se déplacent désormais à pied, à vélo et en covoiturage respectivement.

Pièce 6 : Évolution des déplacements journaliers par habitant (2011-2022)



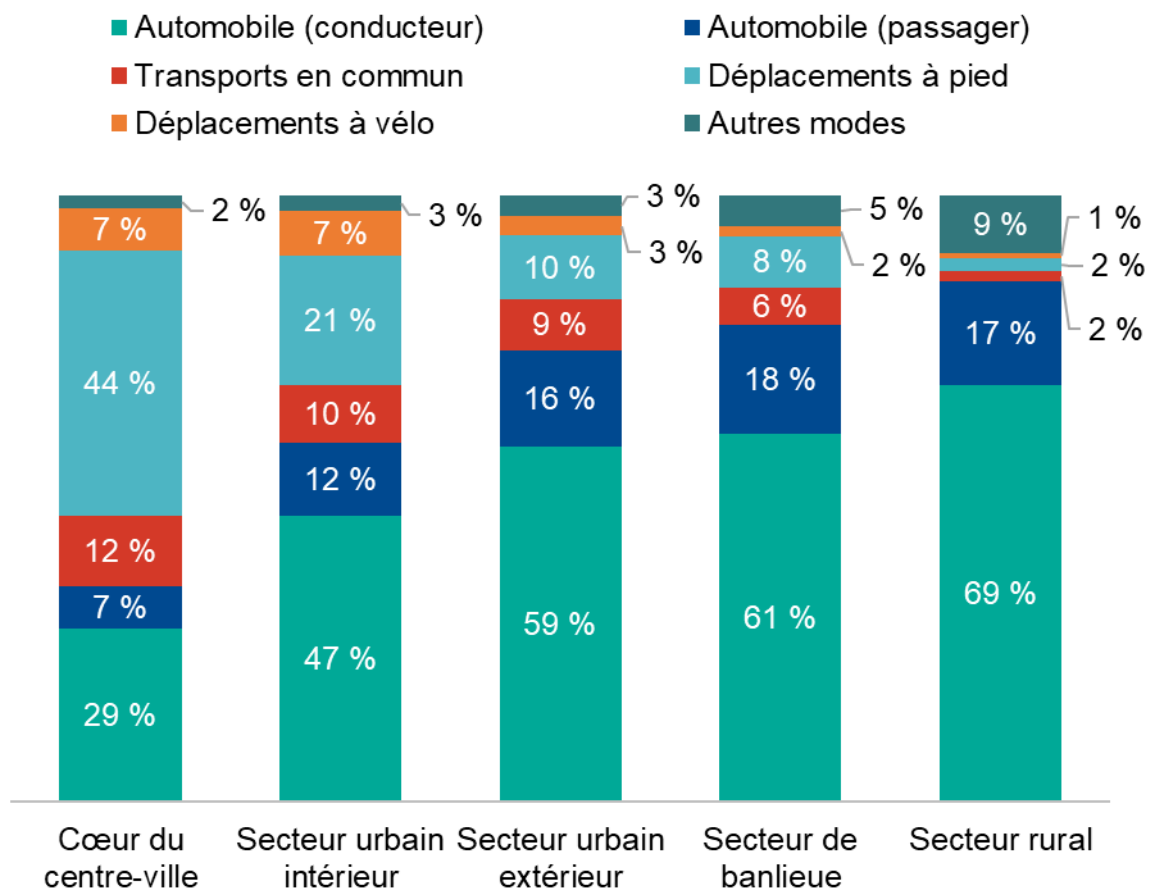
Les tendances géographiques, socioéconomiques et démographiques

Les habitudes de ceux et celles qui se déplacent sont intimement liées à des facteurs comme la géographie, le revenu, l'âge et le genre. Voici les principaux résultats de l'enquête :

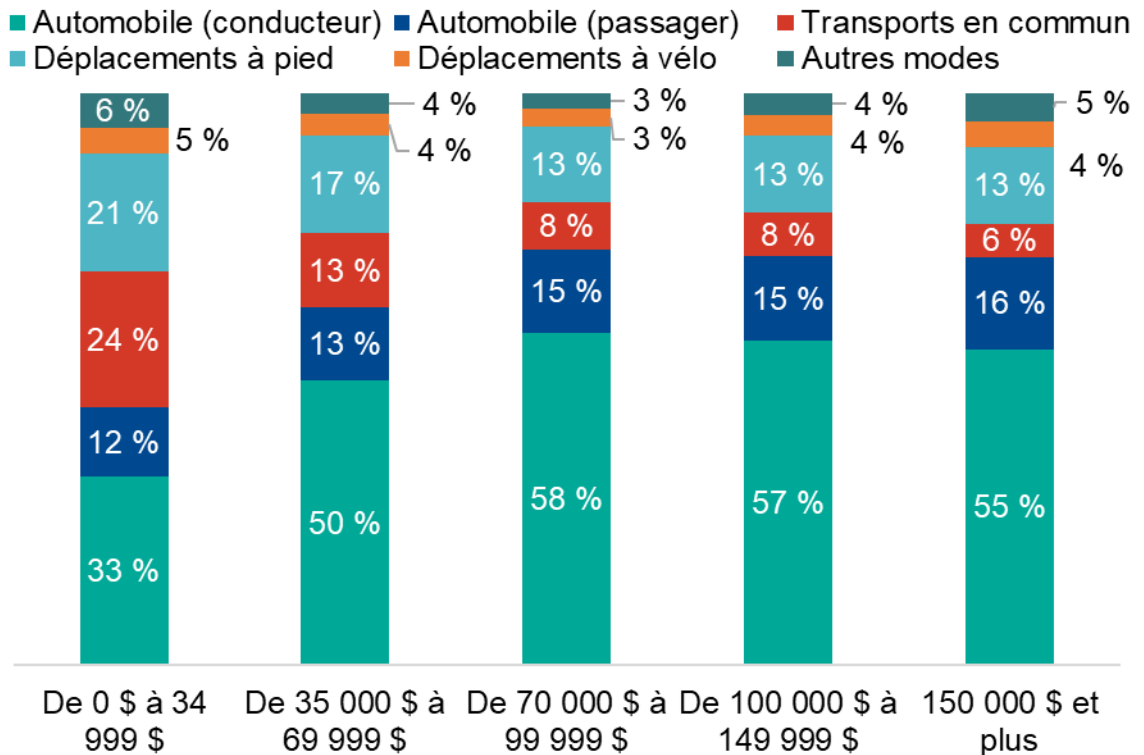
- C'est dans les déplacements dont les points d'origine sont le cœur du centre-ville et le secteur urbain intérieur que les parts modales des déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun sont les plus élevés, alors que c'est dans les déplacements dont les points d'origine sont la banlieue et le secteur rural que les parts modales des déplacements en automobile sont les plus élevées. (Cf. la pièce 7.)
- Il est plus probable que les personnes qui font partie des ménages à revenus moindres utilisent les transports en commun et fassent des déplacements de plus longue durée. (Cf. la pièce 8.)
- Les jeunes font très massivement appel aux transports en commun, ainsi qu'aux modes de transport actif. (Cf. la pièce 9.) Dans le groupe d'âge des 61 à 70 ans, la part des déplacements en automobile (passager) et des déplacements à pied augmente par rapport aux déplacements en voiture.

- Les hommes sont plus susceptibles de se déplacer en voiture comme conducteurs que les femmes, alors que les femmes sont plus susceptibles de se déplacer en voiture comme passagères. Il est plus probable que les hommes se déplacent à vélo, alors qu'il est un peu plus probable que les femmes se déplacent à pied et dans les transports en commun. (Cf. la pièce 10.)

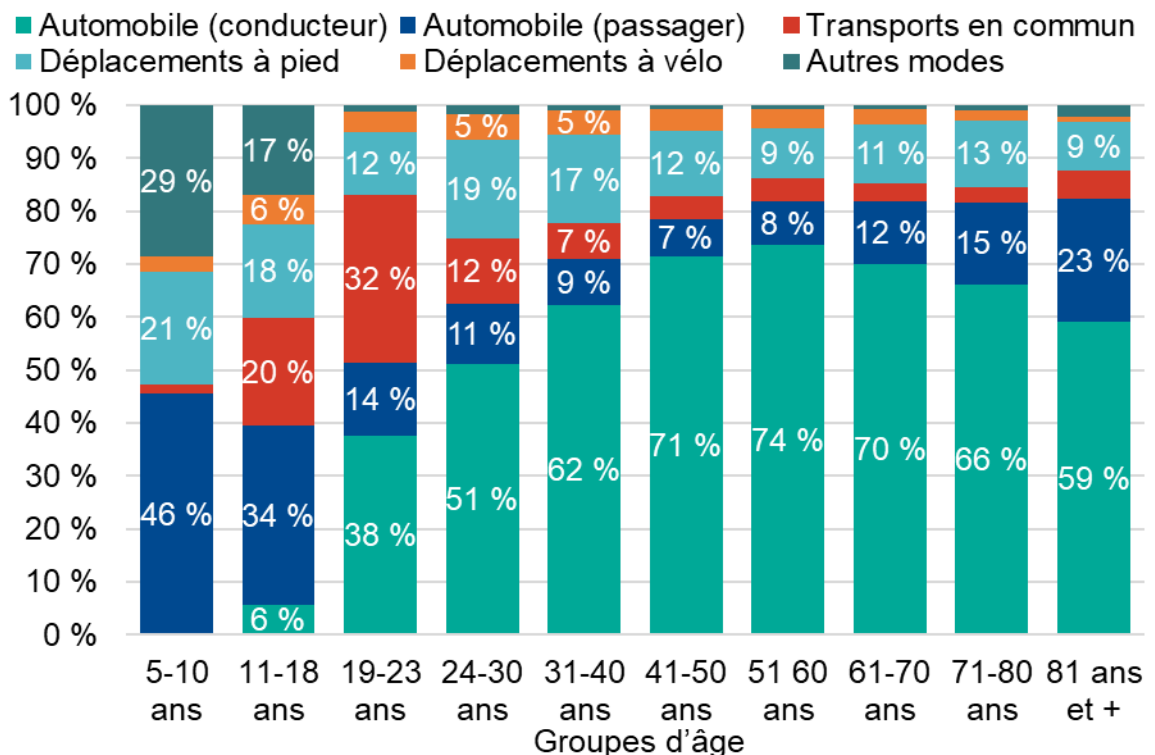
Pièce 7 : Parts modales journalières selon l'origine des déplacements (2022)



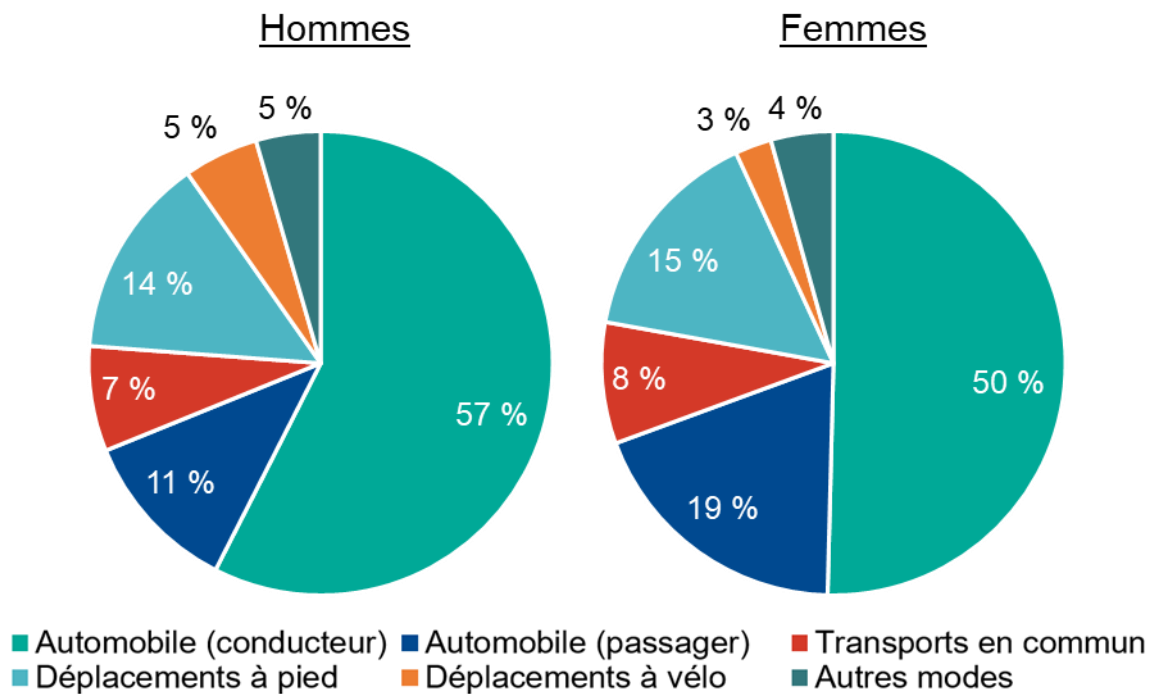
Pièce 8 : Parts modales journalières selon les revenus des ménages (2022)



Pièce 9 : Parts modales journalières selon l'âge (2022)



Pièce 10 : Parts modales journalières des hommes et des femmes (2022)



Les habitudes dans les déplacements continuent d'évoluer

L'Enquête origine-destination a permis de capter les déplacements à un moment précis de l'automne 2022, à une époque charnière au sortir de la pandémie. Depuis, les habitudes de ceux et celles qui se déplacent ont continué d'évoluer; le gouvernement fédéral a notamment obligé à adopter un modèle hybride de réintégration des bureaux en décembre 2022. Entre l'automne 2022 et l'automne 2023, l'achalandage dans la Ceinture de verdure a augmenté d'environ 11 %. De même, l'achalandage des transports en commun dans tout le réseau a progressé de 21 % entre décembre 2022 et décembre 2023. Il ne fait aucun doute que les habitudes dans les déplacements après la pandémie continueront d'évoluer dans les prochains mois et les prochaines années; c'est pourquoi il est important de tenir compte de cette évolution dans l'élaboration du Plan directeur des transports de la Ville.

Les prochaines étapes

Les données de l'Enquête origine-destination de l'automne 2022 dressent un instantané très utile des déplacements postpandémiques à Ottawa. En sachant que le comportement de ceux et celles qui se déplacent continue

d'évoluer, le Plan des infrastructures du PDT reprendra les données de l'Enquête origine-destination de 2022; il fera aussi état des changements intervenus depuis dans le navettage, ainsi que de l'évolution prévue.

Dans les prochains mois, on continuera de mettre au point le Plan des infrastructures du PDT. Il s'agira entre autres de finaliser le modèle TRANS de prévision de la demande de transport, d'évaluer la demande projetée en déplacements et d'établir un ensemble plus détaillé de besoins en transport (par exemple certains couloirs et trajets dans lesquels on s'attend à ce que les retards causés par la congestion ou les retards des autobus soient importants, ou encore dans les cas où il faut prévoir une surcapacité dans les routes et dans les transports en commun pour s'adapter à la croissance), en tenant compte des résultats de la consultation publique ainsi que de l'analyse technique. Puis, l'équipe du PDT recensera et analysera les projets de transports en commun et d'aménagement de routes, mettra à jour les réseaux de transport de la ville, priorisera les projets et élaborera les scénarios d'investissements en tenant compte de l'abordabilité, ainsi que des objectifs de la Ville dans l'évolution des parts modales et de ses cibles dans la lutte contre les dérèglements du climat.